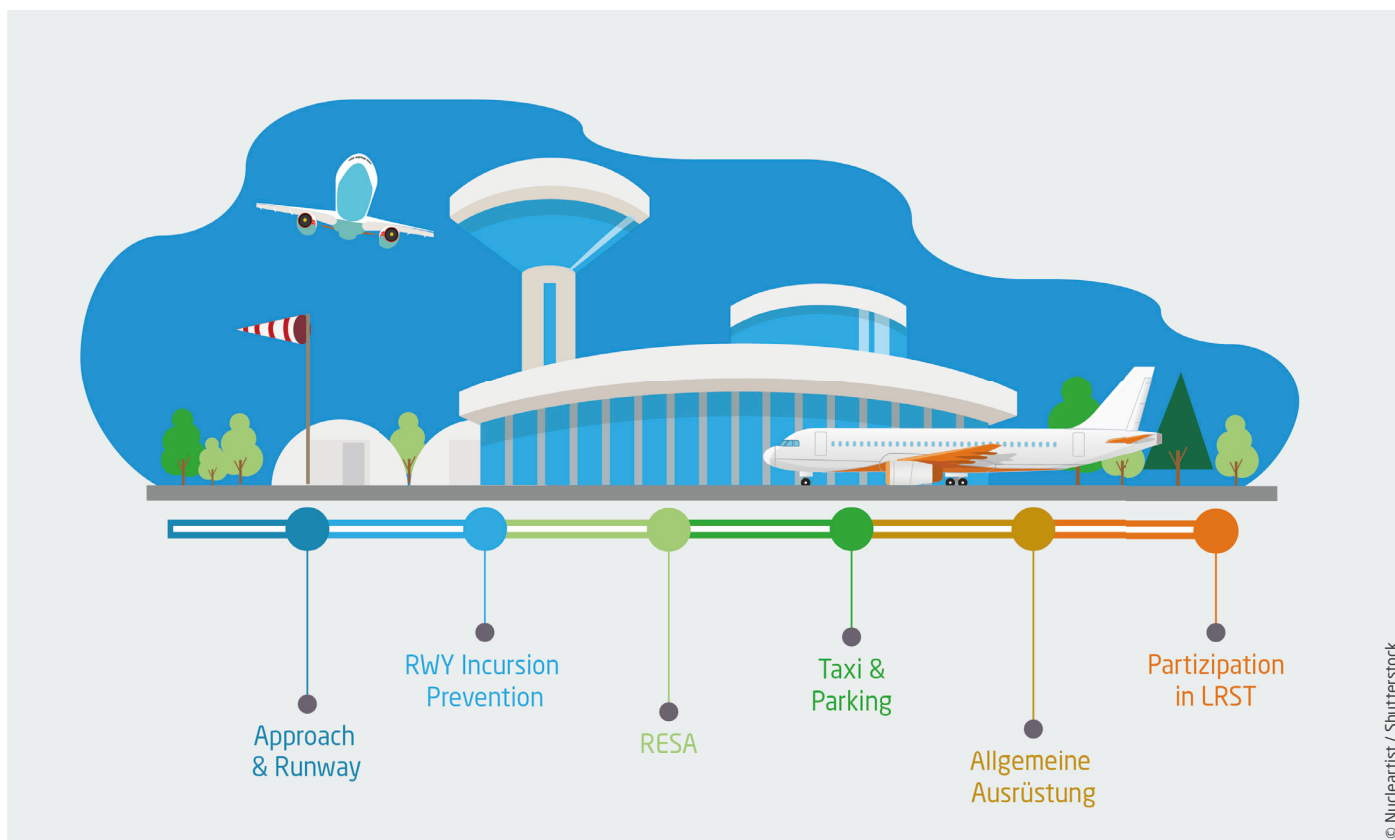


# VC-Flughafencheck 2020

Die Sicherheit auf Airports wurde weiter erhöht.  
Vielfältige Maßnahmen werden voraussichtlich  
künftig weitere Fortschritte bringen.



## Benjamin Bringewat

FO A320

AG Airport and Ground Environment

## Sven Grassmück

FO A330

AG Airport and Ground Environment

## Martin Oser

SFO B747

AG Airport and Ground Environment

Das Jahr 2020 wird mit Sicherheit in der Geschichte und Entwicklung des Luftverkehrs eine bedeutende Rolle spielen und die Spätfolgen werden die Luftfahrtbranche weltweit noch einige Zeit beschäftigen. Trotz dieser Situation, und ohne auf die wirtschaftlichen Auswirkungen für die deutschen Flughäfen einzugehen, wollen wir auch im Jahr 2020 die Ausstattung der deutschen Flughäfen im VC-Flughafencheck bewerten. Vorab lässt sich sagen, dass es auch im aktuellen Jahr trotz des bereits hohen Sicherheitsniveaus der deutschen Flughäfen durch verschiedene Maßnahmen an den einzelnen Flughäfen zu einer stetigen Verbesserung der Durchschnittsnote kam.

Bereits im vergangenen Jahr haben wir angekündigt, künftig Anpassungen im Flughafencheck vorzunehmen. Unter anderem haben wir das Thema Runway Incursions in den Sitzungen der Arbeitsgruppe Airport



## Stetige Verbesserung der Durchschnittsnote.

and Ground Environment (AGE) in den Fokus genommen und wollen hier die Möglichkeiten erörtern, wie sich die Anzahl von Vorfällen reduzieren lässt. Hierzu stehen wir bereits in engem Austausch mit dem Flughafenverband ADV sowie den einzelnen Flughäfen und erhoffen uns weiterhin eine positive Begleitung der Diskussion. In Einklang mit dem European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI), dem Runway Safety Handbook der ICAO und den Empfehlungen der IFALPA diskutieren wir den 24/7-Betrieb von Stop Bars sowie alternativ die Einrichtung von Runway Status Lights. Da diese Umstellung einen hohen organisatorischen Aufwand bedeutet, wollen wir die Bewertung in das Jahr 2021 verschieben. Somit gibt es im Jahr 2020 lediglich redaktionelle Veränderungen, eine klarere Diversifizierung der Benotung in den Kategorien Windsack und Approach Lighting System und eine Mitbewertung der von der EASA empfohlenen „Yellow Runway Edge Lights“. Die Runway Edge Lights sollen an Runways auf den letzten 600 Metern gelb leuchten und dadurch das nahende Ende anzeigen.

Eine weitere Anpassung gibt es im Bereich des Anflugsystems. Sollte ein Flughafen nur auf einer von mehreren, unabhängig betriebenen Parallelpisten ein CAT3-Anflugsystem installiert haben und auf einer Parallelpiste nur ein CAT1-Anflugsystem, bekommt er ab dem Jahr 2020 die beste Note im Bereich Approach Type. In dem beschriebenen Fall bliebe ein Flughafen zum Beispiel bei schlechter oder eingeschränkter Sicht (Nebel, niedrige Wolkendecken, defekte Cockpitscheibe, etc.) weiterhin anfliegbar. Dies gilt allerdings nur, wenn das Verkehrsaufkommen auch über die dann verbleibende Runway abzuwickeln ist. Dieser spezielle Fall kommt derzeit von den Flughäfen mit Parallelbahnen nur beim Flughafen Hannover zum Tragen. Daher wird der Flughafen Hannover in diesem Jahr in dieser Kategorie entsprechend besser bewertet.

Es gibt aber auch Änderungen in der Bewertung aufgrund von baulichen oder organisatorischen Veränderungen an Flughäfen. So sind die Pilotinnen und Piloten der Vereinigung Cockpit erneut beim Local Runway Safety Team (LRST) des Flughafens

Erfurt als Gast willkommen. Dies begrüßen wir sehr. Der Flughafen Memmingen hat die Runway ausgebaut. Neben einer Verlängerung auf 2630 Meter und einer Verbreiterung auf nun 45 Meter wurde auch die Beleuchtung der Runway erweitert. So gibt es dort mittlerweile Centerline Lights und für die Anflugrichtung 24 zusätzliche Touchdown Zone Lights.

Insgesamt lässt sich im Austausch mit den Flughäfen feststellen, dass es viele Bestrebungen gibt, die Sicherheit mit Maßnahmen zu verbessern, die nicht im Flughafencheck bewertet werden. Als Beispiel sei hier der Flughafen Bremen erwähnt, der versucht, die Runway Friction durch spezielle Touchdown Zone Markierungen zu erhöhen. Dabei bestehen die Markierungen wie bei einer Art Barcode aus schmalen Streifen Farbe auf dem Bodenbelag. Am Flughafen München wiederum wird versucht, durch „Grinding“ (Fräßen von Querrillen in die Runway) die Grundgriffigkeit der Runway zu erhöhen.

Am Flughafen Frankfurt geht man beim Thema Runway Incursion einen neuen Weg. Das aus den Notams bekannte Verfahren zum Runway Incursion Alerting System (RIAS) soll eine zusätzliche Auffanglinie bieten, die ein unbeabsichtigtes Kreuzen der Start- und Landebahn 07C/25C verhindert. Im Gegensatz zu Runway Status Lights, die beim Überrollen der CAT2/3 Linie rot leuchten, gibt es bei RIAS neben einem optischen Signal für den Piloten zusätzlich eine akustische Alarmwarnung im Tower.

Als Ausblick für das Jahr 2021 wird neben der Bewertung für die Kategorie Stop Bars auch die mittlerweile ins nächste Jahr verschobene Umstellung auf das Global Reporting Format (GRF) interessant sein. Auch, wenn hauptsächlich die AG Air Traffic Services (ATS) das Thema betreut, wollen wir als AG AGE die Umsetzung an den Flughäfen beobachten und begleiten.

### Weitere Informationen

Den kompletten Flughafencheck mit allen Ergebnissen im Detail sowie viele Hintergrundinformationen finden Sie auf der Seite <http://www.vc-flughafencheck.de/>



# VC-Flughafencheck 2020: So haben die deutschen Flughäfen abgeschnitten

